Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 809 de 2011

ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE TRANSPORTE CARRETERO (ANETRA)
ver exposición

ASOCIACIÓN PERMISARIOS DE TAXÍMETROS DE CANELONES
ver exposición

COOPERATIVA DE TRANSPORTE Y TURISMO (COTTUR)
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 18 de octubre de 2011

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Jorge Pozzi.

MIEMBROS: Señores Representantes Daniel Caggiani, Julio César Fernández, Aramis Míguez, Guzmán Pedreira, Richard Sander y Pedro Saravia Fratti.

INVITADOS: Por la Asociación Nacional de Empresas de Transporte Carretero (ANETRA), señores Augusto Victorica (Presidente), Gualberto Carminatti (Secretario), Manuel García, Catalina Vejo, Júpiter Bagnasco, Cristina Fernández y escribano Néstor Luraschi.

Por la Asociación Permisarios de Taxímetros de Canelones, señores José Rivera, Daniel Villano y Ramón Caraballo.

Por la Cooperativa de Transporte y Turismo, señores Germán Techeira (Presidente) y escribano doctor Pablo Almeda (Asesor).

SEÑOR PRESIDENTE (Pozzi).- Habiendo número, está abierta la sesión.

La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de la Asociación Nacional de Empresas de Transporte Carretero ANETRA, integrada por su Presidente, señor Augusto Victorica; por el Secretario, señor Gualberto

Carminatti; por la señora Catalina Vejo; por los señores Manuel García y Júpiter Bagnasco y por el escribano Néstor Luraschi.

SEÑOR VICTORICA.- Agradecemos a la Comisión por recibirnos en el día de hoy para plantear algunas inquietudes.

Empezaremos por algunas livianas por decirlo de alguna manera, como es la preocupación que tenemos con respecto a las tarjetas de crédito. Nos están cobrando un 5% más IVA, que supone un costo muy alto, porque en el cálculo de la tarifa que hace el Ministro de Transporte y Obras Públicas, la utilidad está estimada en aproximadamente un 10%. Si de un 10% tenemos que ceder la mitad cada vez que vendemos un boleto con tarjeta y si estamos hablando de una bancarización para tratar de que las tarjetas se usen más, parecería muy importante si se aprueba una ley que reglamente el funcionamiento de las tarjetas de crédito que las empresas de transporte como servicio público que tiene una tarifa fijada estén contempladas seriamente para pagar un arancel razonable, como sucede en todas partes del mundo. En este país tenemos unos aranceles altísimos, lo que no es lo habitual en el resto del mundo. La prueba está en que las cadenas internacionales, como el caso del Conrad, tienen una tasa del 1%; la tienen negociada a nivel internacional, y no a nivel local.

Este tema nos preocupa profundamente.

Por otra parte, está a estudio del Parlamento una ley de fideicomiso para las empresas suburbanas y demás. Entendemos que las empresas de transporte del departamento de Canelones, que en alguna medida están identificadas y unidas al servicio del área metropolitana, también deberían estar comprendidas en ese proyecto de ley.

SEÑOR BAGNASCO.- Como saben, se está trabajando mucho con respecto al área metropolitana, y Canelones no está fuera de esa realidad. Tanto para el boleto como para la tecnología y la renovación de flotas, se pide la misma exigencia que a los suburbanos. No estamos fuera de eso.

Haciendo un poco de historia, en setiembre de este año se aprobó un decreto por el cual se vuelve a autorizar la suma de $ 400:000.000 para subsidiar a las empresas urbanas de Montevideo y suburbanas, dependientes del Ministerio, a efectos de no aumentar el boleto y que la población se vea perjudicada por la suba de la tarifa. Para eso, se crea un decreto por el cual se autoriza al Ministerio de Economía y Finanzas a repartir entre esas empresas $ 400:000.000. Nuevamente, Canelones, que también sufrió esa baja del boleto porque toma la tarifa que hace el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, no entra en este subsidio. Canelones tampoco cuenta con dinero como para subsidiar a las empresas netamente departamentales.

En cuanto al proyecto de ley que desde octubre está a estudio de la Comisión de Hacienda, la Intendencia de Montevideo ya aprobó un fideicomiso que desde 2003 está funcionando muy bien, mediante el cual a las empresas urbanas se les da un dinero a un costo muy bajo de interés, a un 5% de la recaudación, para renovar la flota, comprar tecnología o financiar deudas o pasivos que pudieran tener. Esto mismo se está creando para las empresas suburbanas. Otra vez Canelones, que compite con el mismo boleto y está en los mismos corredores, quedó afuera de esto. Muchas de las empresas suburbanas también tienen líneas departamentales en Canelones. Entonces, ellas van a estar beneficiadas bienvenido que lo sean, pero otras empresas que son netamente departamentales no lo van a estar. Hablamos con el Intendente de Canelones, doctor Carámbula, y con Felipe Martín de la Dirección Nacional de Transporte y nos hicieron saber que están de acuerdo con nosotros. También nos manifestaron que viniéramos a esta Comisión o a la que corresponda para evitar mandar otro proyecto, lo que insumiría más tiempo a plantear que se tuviera en cuenta a las empresas departamentales.

Ese es nuestro pedido. Tendremos que comprar más tecnología que la que ya tenemos. Cuando el uso de la tarjeta esté implementado en el área metropolitana y el usuario pueda utilizarla en cualquier empresa, comenzaremos a analizar este tema. Canelones estará incluido en esto porque tenemos la misma exigencia.

Nuestro planteamiento concreto es tener la posibilidad de acceder a este fideicomiso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sé que COPSA estuvo ayer en el Senado. Tendrán que pedir una reunión con la Comisión de Hacienda para explicar lo mismo que han planteado acá.

SEÑOR VICTORICA.- Hoy, tenemos una enorme incertidumbre con el futuro de las empresas de transporte de pasajeros por carretera. Hay una serie de hechos que se han ido dando a lo largo del tiempo, que nos preocupan profundamente. No dejamos de reconocer que muchas veces somos las mismas empresas las que provocamos el desorden cuando salimos a pedir turnos que se superponen con los de las colegas o coliden con los de las colegas, generando un exceso de oferta que después nos termina perjudicando a todos. Pero para eso está el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que es el órgano regulador y a veces tiene que aprender a decir que no. Ya debería haber aprendido que las cartitas que dicen que tantos usuarios piden que un servicio salga a determinada hora del día las firma cualquiera, menos los que realmente después van a viajar. Yo tuve la desgracia o la suerte de ser el gerente general de ONDA durante los últimos once meses y cortamos un servicio a Punta del Este, por Soca y Pando. Nos llegaron cartas pidiendo que el servicio se restableciera. Si todos los señores que habían firmado la carta viajaban una vez al mes, sin lugar a dudas ese servicio hubiera sido el más rentable de toda ONDA. Hace muchos años, aprendí que para esas cartitas se suele juntar firmas en el boliche del pueblo, en cualquier lado, y que las firma cualquiera, sin tener la más mínima idea de para qué están. A veces, nosotros mismos socavamos la cosa.

En los últimos tiempos, nos preocupa la forma en que se están haciendo las cosas. Hemos tenido algunos ejemplos en los que no solo nosotros a veces nos equivocamos, sino la propia Administración, que está tomando medidas bastante desacertadas.

Hace poco, la Comisión recibió a la gente de SOLFY por un problema concreto que tuvo con otra competidora, y eso nos da la pauta de que a veces se toman las decisiones sin fundamentos jurídicos ni técnicos, ni a través de estudios. Se toman porque hay que compensar alguna otra cosa que faltó en otro lado. Si entramos en eso, haremos un desastre. Basta con mirar lo que pasó en Chile cuando se desregularon los servicios de transporte. Es como si el 125, en lugar de ir hasta el Cerro y hasta la Aduana, terminara recorriendo desde la Plaza Lafone hasta Agraciada y Santa Fe, porque es donde viene lleno; el resto que se arregle como pueda y que camine. Hoy, en Chile están regulando la desregulación. No podemos entrar en esos juegos que son muy peligrosos. Acá tenemos un sistema de transporte que funciona bien. Cuando desapareció el ferrocarril de pasajeros, durante el Gobierno de Sanguinetti, nos pidieron que nos hiciéramos cargo del transporte de todos los pasajeros, incluidos los funcionarios de AFE que viajaban, sin cargo, en los servicios de pasajeros de las empresas de ómnibus. Se resolvió el problema que se generaba en ese momento. Eso hizo que se generara más infraestructura, que se compraran más autobuses y que se contratara más personal

Después de la crisis de 2000, al asumir el Gobierno del Frente Amplio, se volvió a incentivar muy seriamente el transporte de pasajeros por autobús; se crearon los fideicomisos; se generó un número muy importante de boletos vendidos. Todo ello derivó en un crecimiento de la flota de las empresas, en una inversión muy importante en material rodante y en la contratación de nuevos funcionarios.

Sin embargo, nos preocupan algunas cosas que van pasando y que no parecen demasiado razonables. El verano pasado, prácticamente sobre la temporada, se llamó a licitación para una línea de temporada entre La Paloma y Piriápolis. Se presentaron varias empresas y la licitación se le adjudicó a dos. Cuando terminó la temporada, una de las empresas dijo: "Señores, yo cumplí; me voy." La otra pidió para seguir trabajando y un servicio que se había contratado por la temporada, siguió trabajando todo el año. El problema no se generaría si ese servicio fuera rentable. El problema ocurre cuando ese servicio deja de ser rentable y ese señor, para poder subsistir, tiene que "comer" pasajeros a otras líneas y servicios establecidos y empieza una competencia que después genera daños que pueden ser irreparables.

También este verano, en determinado momento, el Ministerio de Turismo y Deporte autorizó que unas camionetas hicieran traslados desde los "hostels", donde se quedan los estudiantes. Cuando las vi circulando siempre iban con muy pocos pasajeros. Si ahora el Ministerio empieza a autorizar servicios porque supuestamente son de carácter turístico, entramos en una desregulación que puede ser muy peligrosa.

En los últimos llamados a licitación, hemos visto que se han tomado algunas medidas que también pueden ser perjudiciales para el sistema. Durante muchos años, desde el Decreto Nº 562, de la década del sesenta, se hablaba de que había que propender a la especialización de los servicios. En las últimas licitaciones, se hace referencia claramente a las empresas de servicios marítimos que puedan aspirar a competir en licitaciones de servicios de transporte regular de pasajeros. Por otra parte, a las empresas de transporte de pasajeros, que

están obligadas a sacar certificado de necesidad, les exigen que especifiquen qué autobuses se van a reemplazar para no agrandar la flota en forma desmedida. Pero esas empresas, como no tienen ninguna limitación porque operan, más que nada, sobre el rubro turístico, siguen agrandando la flota. |Entonces, están en condiciones de competir y tienen una sobreoferta de autobuses que les permiten entrar en cualquier licitación sin ningún requisito.

Además, en esos pliegos de licitación se están estableciendo puntajes muy altos a la situación económica y financiera de las empresas. En mi caso, que posiblemente tengo la empresa de transporte más chica del país porque atiende solamente la línea Montevideo-Buenos Aires y sufrí las consecuencias de estar cuatro años con lo puentes cerrados los balances no pueden ser superavitarios de ninguna manera; perdí plata durante cuatro años, cuando tendrían que compensarme por lo que perdí, me castigan poniéndome una cláusula que, en los hechos, me deja afuera, al igual que a otras empresas que están en situaciones similares. Creo que están sucediendo una serie de cosas que no ayudan a la cristalinidad ni al buen funcionamiento del sistema de transporte que está instaurado desde hace tantos años y que, además, funciona satisfactoriamente, porque todos sabemos que el transporte en Uruguay es motivo de orgullo en toda América Latina por la forma en que funciona y en que es atendido, y eso es muy importante.

En los últimos días ha aparecido un aditamento que nos deja muy preocupados. Ha aparecido una empresa de transporte ferroviario de Argentina que está instalando una planta de armado de autobuses en la ciudad de Pan de Azúcar. Vinieron a visitarnos a ANETRA y nos plantearon qué pensaban hacer. Tienen la idea de fomentar muy fuertemente el transporte ferroviario. Yo entiendo que a cualquier autoridad del Poder Ejecutivo que le ofrezcan solucionarle el problema del ferrocarril le resulte una cosa espectacular. ¡Qué bárbaro si me resuelve el problema del ferrocarril! Pero, ¿en qué condiciones? ¿En qué forma? Ahí viene el gran problema, porque en Argentina los servicios suburbanos de ferrocarril mueven más de un millón de pasajeros por día y en el corredor que tiene más movimiento de pasajeros, que podría ser el de Montevideo-Las Piedras, no movemos cuarenta mil pasajeros por día. Entonces, va a venir una empresa que me va a poner una cantidad de trenes preciosos; va a hacer un servicio hermoso; todo el mundo va a querer viajar en los trenes, y las empresas de ómnibus van a empezar a perder plata porque no van a tener pasajeros para llevar. Pero como la empresa de ferrocarriles no va a mover el volumen de pasajeros necesario va a empezar a pedir un subsidio, que es la forma en que ellos operan en Argentina. En ese país operan con subsidios espectacularmente grandes. Entonces, estamos comprando una solución a primera vista espectacular, que si fuera el Presidente Mujica y no entendiera mucho del tema lógicamente no tengo por qué entender abrazaría con los ojos cerrados, pero puede terminar transformándose en un búmeran impresionante en cuanto a los costos que puede tener y a los perjuicios que puede generar a las empresas establecidas.

¿Cuáles van a ser las reglas de juego?

Además, cualquier maquinaria que viene del exterior necesita un permiso de admisión temporaria y una cantidad de cosas. El año pasado, quisimos traer un ómnibus en admisión temporaria para evaluarlo acá correctamente por el tema de los pesos y demás. Tuvimos que explicar que lo íbamos a traer y que teníamos que probarlo cargado. El Ministerio de Economía y Finanzas no nos quería autorizar a usarlo cargado. Tuvimos que hacer una gestión muy trabajosa para poder traer un ómnibus para probarlo. Y acá va a venir un montón de trenes de bandera argentina, que están en uso en Argentina. Inclusive, este que está haciendo el servicio desde Buenos Aires hasta Paso de los Toros, en un tramo es manejado por personal de AFE.

En fin: desde algún punto de vista puede parecer una cosa lindísima, una idea muy quijotesca, pero las consecuencias pueden ser funestas para todo el sistema de transporte del país. Hoy se está hablando de hacer el servicio Buenos Aires-Montevideo y después una línea de Montevideo a Asunción del Paraguay o a las Cataratas del Iguazú. Además, se está hablando de los servicios suburbanos en los alrededores de Montevideo, en el área metropolitana, con el esfuerzo que le ha costado al país montar un servicio metropolitano. Se están mejorando los ómnibus, se están poniendo ómnibus de piso bajo, se está haciendo un sistema metropolitano de transporte bastante bien organizado y si en determinado momento sacamos una piedra del cimiento, se nos puede caer todo.

Hay que ver cuáles son las reglas de juego, si esta gente está pensando en subsidios en Argentina funcionan en base a ellos y cuál va a ser la forma de operación. Hay una cantidad de interrogantes que nos quedaron colgadas en el medio del camino. Además, en determinado momento, cuando alguien les preguntó en la reunión qué pasaría con los que no podamos seguir subsistiendo porque los servicios pasarán a ser

deficitarios si ellos se llevan el grueso de los pasajeros en la hora pico, nos dijeron que nosotros tendríamos que atender, precisamente, en las otras horas. Pero el negocio está en la hora pico, no en las otras. Se nos dijo: "Entonces, si pierden plata, tendrían que pedir subsidios". Por tanto, ya están manejando la existencia de subsidios. Queremos hacer la advertencia antes de que las cosas se compliquen más. Estamos realmente preocupados porque tenemos miedo de que empecemos a desregular inconscientemente el sistema y cuando queramos acordar, se haya venido abajo.

Concomitantemente con todo esto, se hace muy necesaria la idea de generar una ley que reglamente la operación del transporte de pasajeros, en primer lugar, para que haya normas mucho más claras en cuanto a su mantenimiento a lo largo del tiempo. De acuerdo con los decretos vigentes del Poder Ejecutivo, los ómnibus se pueden usar durante dieciocho años. Las empresas estamos haciendo inversiones a quince o veinte años y para eso debemos tener las reglas muy claras. No puede ser que hoy tenga una línea en competencia con tal y cual colega y mañana aparezca un sistema de ferrocarril, otra empresa de ómnibus y otro servicio, todo junto. Yo debo tener la tranquilidad de que si estoy invirtiendo, contratando personal y capacitando gente, haya una estructura armada de tal manera que nos permita funcionar, y ese es un paso muy importante que deberíamos dar en tiempos no muy lejanos. Es una aspiración que han tenido muchos gobiernos y que luego se no se ha concretado. Todos deberíamos tener la inquietud de generar un marco legal que nos permitiera tener mucha más seguridad en cuanto a las normas y las cosas que se hacen, para que todos podamos vivir más tranquilos, tanto los empresarios como los obreros. Acabamos de firmar la semana pasada un convenio salarial a cuatro años de plazo; incluso con los trabajadores estamos planificando todo a largo plazo. Entonces, necesitamos que las reglas de juego estén muy claras, es decir, sean a largo plazo, no a corto plazo. A veces, sobre todo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, no ejerce los controles necesarios para que las cosas funcionen de la mejor manera posible. Creemos que las cosas deben funcionar ordenadamente y que se cumplan los requisitos dispuestos.

No puede ser que un día aparezca el Ministerio de Turismo y Deporte dando un permiso para una cosa; otro día, el ferrocarril, que se fue y ahora viene de nuevo. Vamos a coexistir pero, ¿en qué condiciones? Esta es la preocupación que queremos trasmitir.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se ha sumado a la delegación la señora Cristina Fernández.

SEÑOR LURASCHI.- Quiero enfatizar el hecho de que estamos hablando de un servicio público, que tiene un determinado contexto jurídico y legal que hay que "respetar" entre comillas, en tanto y en cuanto se sustenta sobre la suscripción de contratos de concesión que el Estado hace con las empresas particulares. En esta oportunidad, el sector empresarial muestra su preocupación porque se están cambiando de alguna forma las reglas de ese contrato al amparo del cual se están prestando los servicios. La Secretaría de Estado competente, en este caso el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, no enfatiza en esa particularidad que para nosotros es muy importante porque ese contrato nos dice cuáles son nuestras obligaciones, cuáles son las tarifas que tenemos que cobrar, cuáles son nuestros derechos como concesionarios de un servicio que el Estado nos otorga.

Me gustaría enfatizar que nosotros somos concesionarios de un servicio público, que es muy particular.

SEÑOR SARAVIA.- Al inicio de la exposición, se hablaba del costo de los pasajes y las tarjetas de crédito. Les quiero comentar que el señor Diputado Peña Fernández, Representante por Canelones, ha elaborado un proyecto que está a estudio del Partido Nacional, que pretende regular todo el sistema de tarjetas de crédito, especialmente en lo que hace a esos rubros a que ustedes hacen referencia, que es donde se sale de madre. En mi opinión, el proyecto está bien estructurado y va a ser presentado al resto de los partidos para tratar de regular algo que distorsiona, no solo lo que tiene que ver con los pasajes, sino con toda la ecuación de la sociedad trabajadora, que es lo que nos preocupa. Este año vamos a cerrar con más de mil millones de dólares dados por los bancos a través de tarjetas de crédito y crédito social. Eso es lo más peligroso que le puede pasar a una sociedad.

En otro orden de cosas, lo que ustedes dicen está muy bien planteado desde el punto de vista empresarial. Hay algunas cosas en las que no soy muy entendido. Yo he visto al Ministerio de Transporte y Obras Públicas dar algunas líneas o tomarse algunas prerrogativas que han tenido como consecuencia cierta competencia que ha mejorado el servicio. El problema es dónde está el límite y cuáles son los compromisos anteriores que

vienen de mucho tiempo atrás. Ese es un tema difícil de tratar. Cambian los Ministros, a veces también los gobiernos, pero no cambian las malas costumbres. En todo caso, no se usan más determinadas malas costumbres, pero vienen otras.

Esta Comisión tiene permanente relacionamiento con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y personalmente he visto aquí esos cambios de criterio. Es más difícil cuando hablamos del tren, que tiene que ver con una promesa del Presidente de la República que está tratando de buscar algunas alternativas y si esta, coyunturalmente, funciona como tren de pasajeros, nos retrotrae treinta o cuarenta años atrás. Es decir que todo lo que se hizo para sustituir el tren de pasajeros por ómnibus y fabricar carreteras para ir en contra de la vía, se va a perder.

Lo que plantearon los Directores de AFE más allá de que el día que nos visitaron no estaba planteado el tema del tren argentino fue lo relativo al tren de carga, y sobre esa base hablaron de un millón y medio de toneladas instrumentar el de pasajeros, pero solo en pequeños tramos. Pero ahora, con el tren que vendrá desde Argentina y otra serie de cosas, evidentemente, las ecuaciones cambian. Por tanto, el asunto es saber hasta dónde tenemos margen. Una cosa son los derechos adquiridos, que imagino que la mayoría de ustedes tiene, porque cualquier concesión permite que un servicio del Estado, aunque sea regulado por este, pase a manos privadas. De esta forma, con los años, se generan derechos, pero el asunto es saber cuáles se han generado, qué se puede cambiar y qué se puede reclamar.

También hay otra cosa que no me gusta mucho y que se usa bastante en Argentina: los subsidios. Yo he visto que aquí los subsidios a veces son como flechas envenenadas direccionadas: a algunos van de una manera y a otros van diferente. Entonces, perdemos algo de lo que al Gobierno no le gusta hablar, que es la cristalinidad. En estos temas muchas veces hemos visto en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que no hay cristalinidad. Esa es la posición de mi partido yo soy el único integrante del Partido Nacional en esta Comisión, y quiero que quede claro que entendemos la posición pero vemos nubarrones y no sabemos con claridad hacia dónde va el Poder Ejecutivo, ni siquiera el Ministro Pintado; el señor Ministro, hace unos "power point" muy lindos, pero cuando lo escuchamos en la prensa o tratamos de hablar con él no vislumbramos hacia dónde va. Por supuesto, el Presidente de la Comisión tiene una mejor relación que yo con el Ministro, ya que conmigo se ríe mucho pero no concreta nada, ya que en este año y medio que llevo de Diputado me ha tenido a cuentos. De todos modos, quiero decir que veo que hay problemas y que se van a incrementar. Y no hablemos de los problemas que pueden surgir si tenemos un traspié en esta bonanza económica que hoy nos permite al Gobierno y a todo el país tener mucha disponibilidad de dinero para manejar los llamados espacios fiscales, pero si las cosas no se dan de la misma manera que hasta ahora va a crearse un problema adicional, pero mucho más grave.

Entonces quiero que esto conste en la versión taquigráfica, no sé cuál es el manejo que hace el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Dirección Nacional de Transporte del tema de los trenes de pasajeros. En realidad, he visto y he escuchado de todo siempre dificultades, pero no soluciones. Sin duda, una gran ley puede ayudar, pero en el Parlamento también he aprendido que aunque se elaboren buenas leyes, si no hay voluntad política y no se aplican, se guardan y no sirven para nada. Entonces, a veces es mejor buscar soluciones prácticas y no pretender encontrar alternativas por el lado de la legislación, ya que a veces quien tiene que aplicarla no lo hace.

SEÑOR SANDER.- Quisiera hacer una consulta con respecto a la venta de boletos, que es un tema en el que todas las empresas, sobre todo las suburbanas, tienen problemas. Me gustaría que se aclararan los motivos que originan ese problema. Se ha hablado del subsidio para las empresas de Montevideo y me gustaría saber si ANETRA ha realizado algún planteo ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para extender ese beneficio al interior. El tema está planteado específicamente por Canelones, pero me gustaría saber un poco más sobre esta situación, teniendo en cuenta que hay empresas de todo el país afiliadas a ANETRA.

Con respecto al tren no tengo mucha experiencia. Solo sé lo que ustedes han dicho y lo que he leído en la prensa, pero tengo entendido que este medio de transporte es muy lento, lo que puede ser una ventaja para las empresas de ómnibus.

En definitiva, me interesaría saber si ANETRA ha sido invitada a participar del tema fideicomiso, porque me parece que la renovación debe ser para todo el Uruguay y no solo para el área metropolitana.

SEÑOR MIGUES.- Lógicamente, todo esto va a llevar un proceso; yo no soy un entendido, pero en mi vida particular me dedico a algo que tiene que ver con el transporte sobre ruedas y en las calles.

De todos modos, quisiera comentar que con una organización que integro, el Rotary Club Internacional, hice un viaje en tren a Florida, pero volví en ómnibus. Creo que demoramos aproximadamente tres horas en llegar; esto es algo que viví, nadie me lo contó. Ya sé que ustedes me pueden decir que cuando vengan los trenes nuevos eso no va a suceder, pero quizás estemos hablando de veinte o treinta años más. El transporte carretero está muy organizado y creo que es imposible que los trenes puedan cumplir el servicio en esas condiciones. Reitero que yo lo viví: fui con mi familia a Florida en tren, a realizar una actividad del Rotary, y volví en ómnibus, porque el regreso estaba calculado para la hora 20, pero yo a la hora 18 y 30 estaba en la Plaza Cuba. Hago este comentario porque puede dar tranquilidad hacia el futuro a la gente que opera en el transporte carretero.

SEÑOR VICTORICA.- En primer lugar, voy a referirme al planteo del señor Diputado Saravia con respecto a las tarjetas de crédito.

Tengo pleno conocimiento del proyecto de ley al que hizo referencia porque he estado en contacto con el señor Diputado Peña Fernández. Además, integro la Cámara Uruguaya de Turismo y puedo decir que hemos peleado mucho más por el tema de las tarjetas de crédito. Inclusive, tuvimos un conflicto muy grande, sobre todo, en el departamento de Maldonado: durante tres o cuatro meses no recibimos tarjetas de crédito, pero después, con la promesa de que se iba a hacer algo, aceptamos utilizarlas, pero hasta ahora no se ha hecho nada. Sé que el proyecto de ley anda por ahí, y creo que está a estudio del Ministerio de Economía y Finanzas; por lo que he sabido, está funcionando con bastante buen viento. Además, conozco a algún abogado que se está ocupando del tema a través de las gremiales. Por tanto, creo que ese proyecto va a fructificar.

Por esa razón dimos esta explicación, ya que cuando llegue el momento, si se habla de algún beneficio extra para las empresas de transporte, queremos que los integrantes de esta Comisión tengan clara la razón por la que lo hemos pedido y planteado.

Por otro lado, cuando el Frente Amplio asumió el Gobierno, el Ministro de Transporte y Obras Públicas de la época, el señor Rossi quien nos conocía bastante, como así también el tema ya que había sido transportista, nos planteó su preocupación con respecto a que el precio del petróleo superara los US$ 100, motivo por el cual se podía producir un crac en la venta de boletos. Entonces, se creó el primer fideicomiso, generado a través del gasoil y del que fueron beneficiarias todas las empresas de transporte de pasajeros del país, aunque de distinta forma. Posteriormente, se fueron generando otra serie de fideicomisos, que son los que han ido beneficiando a la Intendencia de Montevideo. Después, nuestro compañero puede hacer alguna otra aclaración al respecto.

Con respecto al tema de los ferrocarriles, les quiero contar que los trenes de la gente que estuvo conversando con nosotros andan muy ligero. Además, ellos tienen una cantidad de trenes que compraron para usar en Argentina y que, según sus palabras, tendrían que hacerles una reforma, porque las trochas en ese país son de tres medidas distintas, y las que trajeron, precisamente, se adaptan a la trocha del ferrocarril Urquiza, que es el que hace la línea que va desde la Estación Pilar, en la provincia de Buenos Aires, hasta el norte argentino, que es igual a la nuestra. Por esa razón le ofrecieron a AFE traer un montón de trenes para el día del patrimonio, y poner seis u ocho formaciones a llevar pasajeros a San José y otros lugares, con el fin de mostrarlos y de que la gente se suba, quede fascinada no le pase lo que le ocurrió al señor Diputado Mígues-, y dentro de dos meses quiera andar en esos trenes divinos que vio circular un día entre Montevideo y San José.

Por tanto, yo diría que si a esa gente le dan bandera verde, vía libre, antes de navidad los trenes van a estar funcionando regularmente entre 25 de Agosto y Montevideo sin ningún problema; esa es la intención que tienen. Y después de que estén instalados, para sacarlos va a ser muy difícil, porque si fue doloroso y complicado sacar los trenes cuando el Ministro de Transporte y Obras Públicas, que era Jorge Sanguinetti durante el gobierno del doctor Sanguinetti, suspendió el servicio de pasajeros, no quiero ni pensar lo que puede pasar si comienzan a funcionar nuevamente y los volvemos a parar, o si se deben parar porque no hay plata. Entonces, se va a crear una situación de necesidad, y le van a ir a pedir al señor Ministro Lorenzo un subsidio, y yo tengo fe en que el señor Ministro, que es bastante agarrado para cuidar los pesos, diga que no

hay plata para eso. En realidad, es muy peligroso meterse en un tema de esa naturaleza, porque esa gente después no va poder sostenerlo, porque dos más dos son cuatro. En realidad, si me ofrecen una línea en un recorrido que sé que no tiene pasajeros, si soy medianamente consciente tengo que decir que no porque voy a fundirme o voy a tener que pedirle a alguien que me ayude a pagar el costo de la línea; quizás lo podría aceptar si tuviera que lavar dinero, esa la única posibilidad que me queda. Entonces, tengo que ser muy cuidadoso con lo que voy a hacer. Con esto tenemos que cuidarnos mucho y es lo que a nosotros más nos preocupa de ese tema.

SEÑOR BAGNASCO.- El proyecto de ley dice que las concesionarias suburbanas consultadas al respecto manifestaron su conformidad en la creación del fondo que se propone. O sea que el Ministerio consultó a las concesionarias suburbanas si estaban de acuerdo con el proyecto.

Lo que sucede en el interior es que las Intendencias tienen su propia tarifa al igual que Montevideo, que no depende del Ministerio, como en Maldonado y en Salto, departamentos en los que se subsidia a las empresas departamentales. Sin embargo, Canelones no tiene su propia tarifa y toma en cuenta la que surge del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero no obtiene los beneficios. En esos casos las empresas quedamos fuera, por eso vinimos a plantear que si tenemos que aplicar la misma tarifa y precisamos la misma tecnología para no quedar fuera del sistemas, pretendemos que cuando se otorguen subsidios se dirijan a todas las empresas involucradas. No sé lo que ocurre con el resto del país, aunque suponemos que los deben necesitar si renovaron la flota, pero no tienen las mismas exigencias que se tienen actualmente en el área metropolitana. Pero si el subsidio es para todo el país nos parece bárbaro.

De todos modos, creo que esos fondos fueron destinados a formar el área metropolitana. Aclaro que en Canelones no recibimos subsidios y por ello dependemos de lo que podamos conseguir de las autoridades del Ministerio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nosotros tenemos conocimiento de que se está trabajando con respecto al tema de las tarjetas de crédito a nivel del Ministerio de Economía y Finanzas, y también sabemos que el señor Diputado Peña Fernández está elaborando un proyecto de ley relativo a este tema. Creo que algo va a salir, ya que es un problema visualizado por todos y estamos preocupados por encontrar una solución.

Esperemos que las cosas se hagan con tranquilidad y se pueda aprobar algo que conforme a todo el mundo.

Precisamente, hoy de mañana estuvimos hablando de los fideicomisos. Y ayer la empresa COPSA estuvo en el Senado, seguramente hablando de lo que ustedes plantean para Canelones. La inquietud de hoy de mañana a nivel de bancada era con respecto a solucionar dos problemas. Uno es el del fideicomiso que planteó COPSA, pero seguramente es para Canelones, y otro es el del fideicomiso para los taxis por el tema de la nafta. En un aspecto se ha avanzado más que en el otro, pero la intención es encaminar los dos. En la medida en que vayamos avanzando se lo comunicaremos para que estén al tanto.

En cuanto al tema ferroviario si fuera por mí hasta los autos tendrían ruedas de tren, pero las cosas son como son, el señor Ministro Pintado expuso sobre lo que se esperaba supongo que tendrán conocimiento de su exposición, porque la hizo pública en varios lugares, pero en ese momento, no estaba definida a nivel del Poder Ejecutivo esta situación que se vive ahora con la llegada al país del TBA, Cometrans y Cirigliano. De manera que quizás ustedes vierten más información a la Comisión que la que tiene, en el sentido de que tuvieron una reunión con los empresarios.

Lo que nosotros sabemos es que la idea de hacer nacer al ferrocarril no está vinculada a nada romántico, sino a una necesidad que todos percibimos, para que cada modo de transporte tenga su lugar en donde más rinde. En ese sentido, el ferrocarril tiene un espacio para ocupar en el transporte multimodal y está vinculado a la necesidad de ahorro, de menos destrucción de la infraestructura y al ferrocarril de carga, entre otras cosas. Nunca pensamos en que el ferrocarril de carga compitiera con el camión. Creemos que el camión se debe complementar con el ferrocarril, así como, en algo muy soñador, el ferrocarril debe complementarse con los barcos. Ese es el camino que eligió el país, que ahora cuesta desandar. Además, todo se nos vino encima, de golpe. Gracias a Dios la bonanza económica vino no es la primera que tuvo el país; ha tenido varias, algunas

se han aprovechado mejor que otras y no somos culpables de ella. Creemos haberla aprovechado bien y esperemos que siga y podamos sortear la crisis con pocas dificultades.

Con respecto al transporte de pasajeros, más que concentrarnos en un problema que, como bien decía el señor Victorica, por lo que se trasmitió en esa reunión, es preocupante, deberíamos pensar si no hay zonas de complementariedad. Me parece que debemos pensar en positivo y hacia delante. No queremos la destrucción de ningún sistema ni de ningún modo. Somos consciente de todo lo que ustedes han manifestado en cuanto a lo que significa el transporte carretero, el empleo y demás, pero quizás llegó el momento de pensar si hay alguna forma de vincular todos los modos. Por supuesto que, a priori, esto puede resultar muy loco y soñador, pero no escondemos que sabemos que hay empresas de ómnibus que han tenido contactos y que tiene números hechos para complementarse con el ferrocarril, y si la cosa no ha avanzado más no ha sido porque esas empresas o el ferrocarril no quieran, sino porque hay un tercer actor que no quiso. Capaz que llegó el momento, si alguien sacó las cuentas y le dieron, porque avanzó en la negociación, de ver qué es lo que anda por ahí en la vuelta. Simplemente, lo digo a título de ejemplo. Me parece que hay un proceso de corto tiempo para trabajar en este tema, porque según las palabras del señor Victorica, quizás se hagan algunas pruebas en el día del patrimonio.

Estamos a la orden para seguir trabajando. Me parece que para la Comisión y para todos los que estamos acá va a implicar un ida y vuelta bastante más grande, a fin de poner un poco de aceite a las cosas.

Tenemos la convicción de que se pueden complementar las cosas más que competir, en donde de pronto todos pueden ganar, pero también está vinculado a otros procesos que el Gobierno está pensando como, por ejemplo, bajar a la gente del transporte automotor propio. Montevideo va hacia un problema grande en cuanto al colapso del tránsito. No lo vamos a vivir al nivel que lo vemos en otras partes del mundo, pero hoy ya nos cuesta más andar. Tenemos que dar facilidades para que la gente se traslade de otra manera.

SEÑOR VICTORICA.- Queremos agradecer en nombre de ANETRA a todos los señores Diputados de la Comisión el habernos recibido y dedicado este tiempo. Por supuesto que estamos a la orden para poder seguir intercambiando toda la información necesaria y conveniente, a fin de mantenerlos informados y aportar lo mejor.

Las empresas de transporte en el Uruguay, en muchos sentidos, han ayudado al país a desarrollarse y a crecer. Creemos que esa es la función que tenemos y debemos seguir desarrollando. Nosotros transportamos con descuento estudiantes de Secundaria y profesores, pero a todos los demás los llevamos gratis: policías, bomberos, estudiantes, escolares, enfermos de Salud Pública y sus acompañantes. Llevamos y traemos una cantidad de gente y cuando hubo que llevar a los obreros de AFE también lo hicimos gratis. De manera que no tenemos problema, pero no generemos otra AFE nueva y después tengamos que llevar los empleados de TBA también gratis.

(Hilaridad)

(Se retira de Sala una delegación de la Asociación Nacional de Empresas de Transporte Carretero)

(Ingresa a Sala una delegación de Permisarios de Taxímetros de Canelones, integrada por los señores José Rivera, Daniel Villano y Ramón Caraballo)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a la delegación de permisarios taximetristas de Canelones a quien cedemos la palabra.

SEÑOR RIVERA.- El motivo de estar aquí utilizando vuestra benevolencia y tiempo tiene que ver con que Canelones está sufriendo una especie de embate en el sector taxímetros, llevándonos a alguna forma de enfrentamiento con colegas del departamento de Montevideo.

Como es sabido, tradicionalmente Canelones tiene un estilo y una forma de trabajar totalmente distinta a la de Montevideo y a la de algunos otros lugares. Nosotros tenemos nuestras paradas adjudicadas. Se trata de un tema de regionalidad de distintos pueblos y cada uno tiene su servicio adecuado y asentado a ese lugar. Por ejemplo, Tala tiene sus vehículos y responden al trabajo de Tala. Lo mismo sucede en Las Piedras o en el

lugar que sea. Está organizado por paradas y es tradicional, inclusive es la forma de trabajo establecida por la Intendencia, que se respeten.

Históricamente, siempre ha habido alguna dificultad con taximetristas de Montevideo que han ido al departamento de Canelones a presionar y a violentar un poco la situación, porque son más cantidad de coches, a la hora en las que no hay posibilidad de tener vigilancia. Me refiero a bailes y a actividades que se realizan en las cercanías de Montevideo, a donde concurren masivamente muchos taxímetristas de Montevideo. Por tratarse de gente de gente de más edad, más tranquila, más allegada a su responsabilidad no han ocurrido hechos graves, pero sí ha habido violencia verbal. Por lo general, la gente se va o se queda en sus paradas, y no hace problemas.

Sin embargo, en los últimos tiempos, este problema se ha como "institucionalizado"; empezó a formar parte de las reivindicaciones del gremio de Montevideo, directamente, para trabajar en Canelones, situación que nos parece totalmente fuera de lugar y alarmante, si se quiere, porque se trata de inculcar un concepto de área metropolitana en la actividad. Si bien este concepto posiblemente haya tenido éxito en el caso de los ómnibus, etcétera, no podría ser así en el caso de los taxímetros, porque hay grandes diferencias entre un lugar y otro. En primer lugar, las empresas no son las mismas como ocurre con el transporte público de pasajeros. En segundo término, no se trata de extender el servicio hacia un lugar determinado. Somos empresas completamente distintas que trabajamos con volúmenes totalmente diferentes. En Montevideo, algunos taximetristas pueden llegar a tener decenas de vehículos. En Canelones hay aproximadamente 250 vehículos, repartidos en todas las localidades de un departamento muy grande. Por ejemplo, en la plaza principal de Pando, hay cinco coches.

Entonces, no se trataría de una lucha pareja, sino casi individual de unos pocos contra todos los que aparezcan de Montevideo para pretender sacar el trabajo.

Tuvimos una especie de demostración de lo que podría ocurrir, cuando hace tres o cuatro semanas se inauguró la sala de juegos de Pando. A la noche, se vio una enorme cantidad de vehículos de Montevideo y se pudo comprobar que habían establecido, como se denomina en la jerga de las radios, una "base", para que los coches se dirijan al punto indicado por las radios.

En la práctica, si una persona llama de otro departamento, el vehículo va a buscarla y no hay ningún problema; legalmente no hay nada establecido, pero en la práctica ocurre así y lo respetamos. Sin embargo, cuando se establece una base dentro del departamento de Canelones, como ocurrió cuando se inauguró la sala de juegos en Pando, cundió la alarma.

Al día siguiente, explicamos la situación al Alcalde de Pando y la entendió; nos dejó su teléfono y quedó a la orden por cualquier inconveniente. Mientras tanto, advertimos que había una delegación de Montevideo que también había ido a reunirse con el Alcalde, a quien se le dijo que todo era mentira. En ese momento, vemos circular un vehículo de Montevideo, con su bandera libre es decir, circuló por todo el departamento de Canelones con la bandera libre y llegó hasta el frente de la sala de juegos, y cuando se disponía a cargar pasaje fue visto por una inspectora de tránsito, quien se acercó al auto y, pese a estar un poco lejos, pudimos saber que la increpaba; después supimos que la insultaba y demás. La inspectora retiró las chapas del vehículo. A su vez, se acercó al lugar el canal cable de Pando, que filmó las chapas en la mano de la inspectora.

El Alcalde, enterado en ese mismo momento de esta situación, preguntó a los interlocutores de Montevideo qué pasaba, por qué le decían que eso no ocurría aunque estaba pasando a veinte metros de la reunión; le respondieron que no sabían nada.

Esta fue una pequeña demostración de lo que sería el trabajo en el departamento de Canelones de institucionalizarse este concepto de área metropolitana en el caso del taxímetro, pretensión comercial que no tiene nada que ver con ningún fin social, porque haría caer el servicio en las localidades y ciudades de este departamento, ya que quienes persiguen este fin tienen un objetivo económico. Es decir, no les sirve el trabajo en Canelones, sino ir y venir con viajes cuando las cosas le vienen bien, pero se dejaría sin sustento a gran parte del servicio de Canelones, porque el taxímetro del departamento quedaría para cumplir simplemente algún servicio corto por unas pocas cuadras, y el servicio dejaría de ser rentable.

Por lo tanto, el servicio del departamento caería, más aun teniendo en cuenta los valores de laudo que rigen a partir del 1º de enero para el sector. Como el salario mínimo nacional se fijó en los $ 6.000 y el vehículo se entrega normalmente por doce horas, hay que pagar cuatro horas extras. Es decir, hay que pagar $ 240 por las primeras ocho horas y otros $ 240 por las horas extras. Por lo tanto, hablamos de $ 480 por doce horas de trabajo, que es lo usual en el taxímetro. Como también se laudó pagar cerca del 25%, una unidad necesita recaudar por turno $ 2.000, para que un conductor pueda cubrir esos $ 480, que marca la ley, como mínimo nacional. Se podrán imaginar que casi en ningún lugar del departamento se puede recaudar esa cifra, pero el conductor tiene que cobrar como mínimo $ 480. Si recauda $ 1.500 o $ 1.000, el servicio es inviable y se producen pérdidas. Es decir, el taxímetro en Canelones hoy necesita aumentar sus ingresos como dé lugar, aumentando la tarifa, haciendo promociones, etcétera, para cubrir ese salario.

Por lo tanto, quienes intentan rebajar el salario y quitar el trabajo en el departamento de Canelones, están atentando contra la propia supervivencia del servicio en el departamento. ¿Con qué fines? Obviamente, recaudatorios, para ampliar su área de trabajo. Canelones ha tenido que arreglarse con lo que tiene desde hace mucho tiempo, y lo sigue haciendo. Jamás pretendió que Montevideo le diera un lugar de trabajo en Montevideo, porque siempre fue natural que cada uno trabajara en el lugar que le correspondía, y esas son las reglas de juego. Sin embargo, Canelones está experimentando una especie de incremento en la zona cercana a Montevideo porque se hacen galpones y otro tipo de construcciones, etcétera. Pero creemos que este aumento de la demanda debería ser para quienes están en el departamento y no para otros, porque si bien se podría pensar que el beneficiario sería el usuario, no es así, porque no tendrá el beneficio de contar con un servicio en el departamento, para lo que quiera, como lo tiene hoy, para un viaje corto, medio o largo, y como está establecido, con sus horarios, con su nocturnidad y obligaciones.

Creo que esta forma de trabajo, que lleva mucho tiempo aplicándose, es la adecuada, porque si no hemos tenido mayor éxito económico, fue porque las circunstancias puntuales limitaron esa posibilidad.

A esto habría que agregar la existencia de una informalidad bastante importante, muy difícil de combatir y no estamos acusando a ninguna autoridad, porque no se trata de un problema de las autoridades actuales, ni de las de ayer, ya que tiene muchos años. La informalidad es una característica del gremio, que se da en todo el país, sobre todo en los pueblos pequeños, donde toda la gente se conoce y se recurre a Fulano de Tal que llevó al padre, la madre o familiares. En muchos casos, el taxímetro maneja una especie de "libreta", como antiguamente se usaba en el almacén, y la gente paga a fin de mes, cuando cobra. Esa familiaridad y esa forma de trabajar, tan peculiar en el interior, nos indica que el servicio nunca va a mejorar con este tipo de actitudes contra el departamento de Canelones.

Lo que vemos es un gran apetito de avanzar sobre el departamento y, de alguna manera, de apoderarse de trabajo con conceptos que no son trasladables desde un ámbito al otro. No somos las mismas empresas, no tenemos los mismos sentidos de explotación de los servicios y no somos grandes cantidades de propietarios; todo lo contrario. Cuando alguien en Montevideo puede tener setenta coches, en Canelones puede haber alguien y son contados con los dedos de una mano que puede tener cuatro o cinco. Además, las formas de trabajar entre unos y otros no tiene nada que ver y, reitero, no se apunta a beneficiar al usuario sino, en definitiva, a perjudicarlo.

SEÑOR CARABALLO.- Soy el secretario de la agremiación. En Canelones, tenemos una reglamentación que nos exige estar en el lugar que se nos asigna. No podemos, como ocurre en Montevideo, "girar" entre comillas; si, por ejemplo, el chofer de un vehículo nuestro sale de la parada a la que está asignado y va a su casa a comer, tiene que hacerlo con la bandera apagada. No puede levantar pasaje y tiene que parar en su casa con la bandera de libre cubierta o apagada. Lo que está pidiendo Montevideo hoy es circular dentro de Canelones con la bandera prendida; por ejemplo, si tienen que ir a Pando o a Canelones, pretenden volver rastrillando como se llama en nuestra jerga, es decir, llevándose lo que encuentran por el camino. Ellos no quieren brindar un servicio salvo en ciertos puntos de su interés; pero jamás van a ir a Tala o a San Antonio, porque no les interesa.

Hay un gran dirigente de Montevideo grande en capital pero no es grande como persona, aunque no voy a entrar a descalificar a nadie, donde está permitido tener cinco coches por persona, que tiene una empresa que maneja aproximadamente ochenta coches a través de terceros. Hoy, esa persona está encaprichada porque no le están saliendo ciertas cosas se trata de un tema político interno y considera a Canelones como la muñeca de juego para demostrar a sus compañeros taximetristas que tiene fuerza y que puede lograr algo.

Ayer estuvimos con el Director de Tránsito de Montevideo y yo planteé lo siguiente. Los taxis de acá pueden entrar tranquilamente a buscar un pasaje a la ciudad de Canelones, o a donde quieran, siempre y cuando lo hagan con la bandera tapada, es decir, sin exponerse; ir con la bandera de libre prendida es ofrecer el servicio. Lo mismo pasa acá; pero dentro de Montevideo hay discriminación. Fíjense en el Puerto de Montevideo, cuando vienen los grandes yates con gente que tiene muchos dólares, qué empresa entra a levantar a esos pasajeros. A ver si entra la 1991 o alguna cooperativa. No; entra solamente la 141. Además, en algunos lugares de Montevideo, como los grandes centros de ventas los "shoppings", tienen la exclusividad; se están haciendo dueños de eso.

Actualmente, se está formando otra radio que se va a llamar "Taxi ya" y el dueño es una sola persona. Esa empresa va a trabajar en la costa y ya le está quitando trabajo a Radiotaxi Punta Gorda y a Radiotaxi Carrasco; con la cantidad de coches que tiene esa persona va a eliminar a esas otras empresas. Esto es una burocracia tremenda y nosotros no queremos que eso suceda.

En Canelones somos todas familias y vivimos de lo que tenemos. Entonces, tenemos miedo de que esto pueda llegar a destruir nuestra fuente de vida.

Reitero, la persona a la que me referí no apunta a trabajar, por ejemplo, en San Antonio. Hace poco salió en la televisión en canal 4 y en varios canales más diciendo que si, por ejemplo, viene de Pando por Camino del Andaluz y a las tres de la mañana en el kilómetro 16 hay una mamá con un niño, la tiene que levantar. Eso fue en el mes de junio. Primero, una mamá con un niño a las tres de la mañana lo que hace es llamar al taxi por teléfono. Segundo, el kilómetro 16 de la ruta que nombró corresponde a Montevideo, o sea que por obligación lo tiene que hacer. ¿Por qué no va a un asentamiento en ese lugar? ¿Por qué va a meterse en la zona donde hay trabajo, dado que nos han corrido de las zonas de baile y de los hoteles? Es más; tenemos aquí al compañero que trabaja en la Ruta Nº 8, donde está instalado Peñarol. Allí van los coches a pararse en la puerta a robar los viajes. Sin embargo, él está a tres kilómetros y como se identifican los colores de los taxis de Montevideo, lo primero que hacen es subirse. Esta persona no puede estar corriéndolos y diciéndoles que se vayan. De noche, en los bailes se han armado líos tremendos. Los de Canelones se han retirado. Con el otro Director de Tránsito, Marcelo Fernández, se hicieron denuncias. El año pasado, cuando se hizo la "Fiesta de la X" se pidió a todos los coches de Canelones que fuéramos a prestar servicios allí porque había una invasión de coches de Montevideo; no los dejan trabajar; les pegan a los choferes. Estamos sufriendo por todos lados. Hasta se dio el lujo de trancar el aeropuerto, de no dejar entrar ni salir a nadie con prepotencia. Eso no nos gusta y no lo aceptamos. Inclusive, esa persona fue a hablar con el Intendente de Canelones, doctor Carámbula, e invadió; llevó sus coches y pagó $ 1.400 a cada uno para llenar de coches las paradas y no dejarnos trabajar. Es claro que no iba con buena intención; si alguien va con buena intención para hablar con un Intendente como nosotros vinimos a hablar con ustedes, y no vamos a intervenir, a rodear el Palacio ni nada de eso no pone de a dos coches en las paradas que hay en el centro. Yo les pedía por favor, que teníamos que atender a la gente que trabaja y se dirigía a la parada de taxis es lo que se hace ahora para no gastar tanto combustible y no dejaban subir a los pasajeros a nuestros autos porque estaban ellos. Intenté sacarlos y me mandaron a hablar con un señor que estaba allí, un dirigente de Montevideo que era el que había hablado con el Intendente. Aparentemente, es un tema político porque Canelones es el único gremio que no le dice amén al gremio de Montevideo. Hay una gremial llamada FEUTAX que jurídicamente tiene mal los estatutos y no tiene representatividad. Esa persona llama a amigos y no a gremiales. Si, por ejemplo, se trata de Florida, llama a un amigo que tiene allá; lo mismo ocurre en Durazno. Después saca la foto y escribe lo que quiere al costado. Lo habrán visto, pero la mayoría de lo que aparece es todo mentira y acomodos.

Hace pocos días, hubo una comida en un restorán que esa persona tiene, llamado "La Estacada", a la que vino la secretaria de la Junta Departamental de Canelones, y al costado le hizo todo un testamento cuando la mujer en ningún momento habló de eso. No entendía nada. Es más, estuvo el Director de Tránsito de Canelones y dijo que eso nunca lo habían hablado. Y hablaba del área metropolitana.

Nosotros venimos reclamando por todos lados y les venimos a pedir que por favor no queremos esto porque corremos en desventaja. Conocemos el ansia de poder y de mando de esa persona porque es mínima la cantidad que vaya a sacar de Canelones y podría decir que lo único que le faltan son los bigotitos. Es un ansia de poder tremenda y no sabemos cómo contrarrestar a ese señor.

Como pueden apreciar, no somos ningunos letrados sino unos paisanos. Yo trabajaba en la Coca Cola de Canelones hasta que se fundió y luego compré un taxi y me puse a trabajar; es eso lo que me está dando de

comer. Este señor ha trabajado y ha hecho la plata de otra manera y no con el taxi, pero hoy tiene muchos taxis. Por eso nosotros venimos a pedirles que si pueden, nos protejan.

SEÑOR MÍGUES.- Hace tiempo que hay algo que quiero saber y ya que ustedes son de Canelones quizás me lo puedan aclarar: ¿los taxímetros del aeropuerto están agremiados con ustedes?

SEÑOR RIVERA.- Sí, los taxímetros de Canelones están agremiados en la misma asociación y me permitiría aclarar que no solo agremiados. Podría explicar la forma de trabajo que tienen ya que hace pocos días tuvimos en el aeropuerto un acontecimiento por el que se cerró el lugar y no se permitió que salieran los taxímetros. Desde que el aeropuerto fue concedido a través de la Corporación Nacional para el Desarrollo si no me equivoco formando la empresa Puertas del Sur, que luego fue rematada, se hizo una concesión en la cual ganó la empresa que está trabajando hoy en día, a la que se le adjudicó toda la parte de edificación y de explotación de los servicios, con un contrato de más de veinte años, extendible posiblemente por algún año más. En la actualidad, ese contrato debe tener para adelante un poco más de veinte años. En el aeropuerto había taxímetros desde el año 1950, antes de que se creara el edificio, es decir que trabajaban en la Base Aérea Nº 1. Después se pasó a trabajar en el edificio del aeropuerto, que se creó alrededor de 1950, y hubo ciertas modificaciones. Con esto quiero decir que históricamente los taximetristas estuvieron en el aeropuerto antes que el propio edificio. Cuando se otorgó la concesión, nos vimos en la necesidad de llegar a un acuerdo económico con la empresa que ganó el contrato; previamente teníamos un aporte que se hacía a la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, que era relativamente bajo y por los dos primeros años fue muy parecido porque no había muchas obras realizándose en el aeropuerto. |Luego, a partir de un año y pico o dos años, el aporte comenzó a ser mucho más importante y se comprometía bastante. Se trataba de un aporte a través de un contrato que, en su momento, lo definimos como muy pesado. Era un aporte que solventábamos nosotros. Creo que representaba algo así como US$ 400 o US$ 500 mensuales; no recuerdo exactamente la cifra.

Cuando se comienza a construir el edificio nuevo, se hacía insostenible realizar ese aporte, dado que no podíamos cambiar o seguir pensando en mantener el taxímetro en función de perderlo todo y tener que irnos. Entonces, tratamos de negociar de alguna forma mediante la que Puertas del Sur siguiera recibiendo la compensación económica que nunca dejó de percibir y que para nosotros no fuese tan pesado. En principio, se denunció el contrato anterior y se dejó de pagar durante unos meses, aunque en el arreglo final hubo que refinanciar y pagar igual, pero se buscó una fórmula a efectos de que el pago de esa tasa no fuera tan gravoso para el taximetrista. Se tomó como un gasto de peaje, no como una imposición directa a la empresa. Eso, comenzó a ser parte de la tarifa y fue un alivio porque muchas veces lo paga el taximetrista ocurre así en la práctica y, otras, el usuario ya que se toma como si fuese un peaje en las rutas nacionales.

Otra de las obligaciones fue renovar las unidades por otras marca Mercedes Benz, lo que es el doble o el triple más caro que otros servicios. Esto es entendible porque el aeropuerto necesita tener un servicio de excelencia.

Esto no quiere decir que los taximetristas, a través de ese contrato, no hayamos pensado en la posibilidad de dar al público más opciones, es decir, no prestar exclusivamente el servicio tradicional de taxis o remises. Cuando se nos da la posibilidad de manejar el traslado de los pasajeros, se piensa en una solución más económica para el público, con camionetas tipo Van, incorporándose la posibilidad de contar con una rampa de accesibilidad total. Entonces, se complementa toda la gama del servicio, no solo en cuanto a las necesidades de las personas que quieren utilizar taxis o remises a determinado precio, fijado por el Ministerio de Economía y Finanzas, sino en cuanto a las personas que no quieren utilizar un servicio público como el M1 que va a Puntas Carretas y aunque es un buen servicio a veces se dificulta por los equipajes; no es competitivo con el servicio de transporte público, aunque quizás sea un poco más competitivo con el servicio de taxis y remises, y por $ 200 las trasladan con todo el equipaje.

En su momento, creímos que esta era la forma adecuada de tener una amplia gama no solo de precios, sino de servicios, a efectos de que nadie se sintiera excluido de la prestación del transporte y de que tuvieran la comodidad necesaria al viajar.

Se dice por ahí se han dicho muchas mentiras al respecto que hay diez o quince camionetas. Eso no es verdad. Simplemente, son tres camionetas, incluida la que tiene la accesibilidad total. Se habla de diez o

quince viajes por día, lo que es una barbaridad. Si esa fuese la realidad, los taximetristas nos quedaríamos sin trabajar.

Nosotros, para poder firmar un contrato con Puertas del Sur, hemos tenido que dar un paso más adelante. Nos tuvimos que unir y formar una sociedad entre todos para firmar ese contrato comercial que no podemos hacer a través de una gremial, ya que es una asociación sin fines de lucro. Por lo tanto, en principio lo tuvimos que hacer con una patronal del aeropuerto, que con el tiempo no se pudo mantener. Formamos una sociedad - CODIREY S.A.- entre todos los taximetristas. Todos los taximetristas que trabajan en el aeropuerto unos cuarenta forman parte de ella. Con esto, no pretendemos lucro, sino dar el servicio para poder seguir manteniéndolo, porque es de lo que vivimos. Las ganancias que obtenemos con el servicio que no es el taxímetro se reinvierten en el pago de los vehículos que se compraron financiados cien por ciento. Todos se compraron mediante "leasing", financiados. O sea que no nos consideramos en una posición de dominio exclusivo del servicio ni nada que se le parezca.

SEÑOR MÍGUES.- Quiero que quede claro que los taxímetros del aeropuerto forman parte de la gremial que representan. ¿Ustedes tienen parte en la explotación económica? Esto me tiene que quedar claro. El aeropuerto aporta mucho más a ustedes que a un simple taxímetro de la calle que va buscando pasajeros. Si pertenecen a la gremial, deben tener alguna utilidad. Hago esta pregunta para que le quede claro a la Comisión. El señor Caraballo se refirió a una persona de Montevideo, que conozco, que ha luchado mucho por entrar y no lo ha conseguido gracias a la resistencia que, supongo yo, puso Canelones a través de ustedes. No sabía que este grupo de taxímetros del aeropuerto estaba dentro de la gremial. Entonces, hay una reciprocidad, una utilidad. La gremial se favorece con el aeropuerto. ¿Esto es así?

SEÑOR CARABALLO.- Hay una gremial que integra a todo el departamento de Canelones. Los taximetristas se integraron en forma individual. O sea que no entró la gremial completa del aeropuerto, sino taximetrista por taximetrista.

SEÑOR MÍGUES.- ¿Las camionetas de quién son? ¿De la cooperativa o de cada uno de ustedes?

SEÑOR RIVERA.- La sociedad que mencioné, que se llama CODIREY S.A., está formada por los taximetristas del aeropuerto. Los contratos se firmaron entre Puertas del Sur y los taximetristas del aeropuerto que tradicionalmente tenían su parada allí. Nos vimos en la necesidad de formar esa sociedad para poder firmar el contrato. Como retorno, se nos da la posibilidad de establecer el servicio de camionetas Van. Se trata de una obligación que tienen con nosotros, a efectos de dar un servicio más amplio y cumplir con la gama económica y social de la gente, a costo de CODIREY S.A., que agrupa a todos los taximetristas del aeropuerto.

SEÑOR MÍGUEZ.- Está claro. Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nos mantendremos en comunicación. Les pido que si tienen alguna novedad nos la comuniquen. Lo mismo haremos nosotros, en la medida en que recibamos otra delegación que tenga que ver con este tema.

Agradecemos su presencia.

(Se retira de Sala una delegación de la Asociación de Permisarios de Taxímetros de Canelones)

(Ingresa a Sala una delegación de la Cooperativa de Transporte y Turismo)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a una delegación de la Cooperativa de Transporte y Turismo COTTUR, de Salto, integrada por su Presidente, señor Germán Techeira, y el asesor, escribano doctor Pablo Almeda.

SEÑOR TECHEIRA.- Queremos plantear una dificultad que tenemos a raíz de la Ley Nº 18.407, que establece un porcentaje entre socios y empleados que nos originó un problema legal. Quisimos

solucionarlo legalmente pero como la ley no está reglamentada hemos encontrado una cantidad de dificultades. En eso está trabajando el doctor Almeda, que es el asesor jurídico de la Cooperativa.

SEÑOR ALMEDA.- El artículo 11 de la ley establece: "Las cooperativas no podrán transformarse en entidades de otra naturaleza, tipología o forma jurídica. Es nula toda resolución en contrario, con la excepción que se establece en el inciso siguiente.- Solamente podrán transformarse en otro tipo de entidad jurídica, cuando a criterio de la Auditoría Interna de la Nación y del Instituto Nacional del Cooperativismo, las circunstancias económicas y financieras de la cooperativa de que se trate indiquen que constituye la única alternativa viable para mantener la continuidad de la unidad productiva y los puestos de trabajo".

Este artículo dice claramente que se puede transformar en otro tipo si las necesidades lo requieren, para lo cual necesita la aprobación de la Auditoría Interna de la Nación y del Instituto Nacional del Cooperativismo.

Nosotros nos presentamos vía administrativa, siempre discutiendo el tema, porque para nosotros acá hay un vacío legal. Tendría que haberse especificado en qué tipo social debe transformarse la cooperativa. Aparentemente no puede dejar de ser cooperativa; entonces, la gran pregunta que nos hacemos es en qué puede transformarse. Si debe transformarse, debe ser conforme a la Ley Nº 16.060 o en un tipo de cooperativa. Obviamente, la Auditoría Interna de la Nación no puede llenar este vacío como tampoco puede hacerlo el INACOOP ni puede hacerse de manera administrativa.

Se planteó el tema ante el INACOOP y la Auditoría Interna de la Nación. Graciosamente esta última aprobó que se transformara ustedes deben tener la resolución, pero no dice en qué. El INACOOP dice que no. Cada organismo dio su versión y me parece que esa tampoco debería ser la forma de actuar de los dos organismos; tendrían que actuar en conjunto, no contradiciéndose.

El hecho es que no se puede forzar a la cooperativa para que tome más socios porque sí, para cumplir con una formalidad, si no hay "affectio societatis", que es un elemento de cualquier sociedad. Para cumplir con la forma y con la ley no se puede decir: "Vení, Fulano; vení, Mengano". Sería un vicio del consentimiento.

SEÑOR PRESIDENTE.- Disculpe la interrupción. Quiere decir que, a raíz de la nueva legislación sobre cooperativas, el número de cooperativistas tenía que aumentar para que la relación cooperativista-empleado estuviera de acuerdo con lo que pide la ley. Ustedes, no queriendo aumentar la cantidad de cooperativistas, quieren transformarse en otra cosa y se encuentran ante un vacío legal.

SEÑOR ALMEDA.- Hoy tenemos la posición de la Auditoría Interna de la Nación diciendo que sí y la del INACOOP diciendo que no. Nosotros entendemos que al Poder Legislativo le corresponde llenar el vacío legal que existe. No hay otra posibilidad. No se puede hacer por decreto sería ilegal y menos por resolución administrativa. Están en medio de una situación en la que no saben qué hacer y les vienen prorrogando el plazo. Los dejan hasta julio, los dejan hasta noviembre, pero, ¿qué hacemos?

Desde nuestro punto de vista no hay problema en ser una sociedad anónima sui géneris, cuyo patrimonio termine en la INACOOP en el momento en que corresponda. Queremos alguna fórmula para no tener más asociados, porque no se dieron las circunstancias a fin de asociar más gente. Nadie nos escucha; todo bárbaro, la Auditoría dice que sí, el Instituto dice que no, y ahí vamos. Yo no veo que encontremos una solución por esta vía. Si no les planteamos esta inquietud, ¿qué hacemos?

SEÑOR MÍGUES.- ¿Cómo surge esto? ¿Ustedes solicitaron el cambio?

SEÑOR ALMEDA.- Exactamente. Dado que entró en vigencia la ley y nos dieron un plazo para adecuarnos, teníamos que hacer algo. Presentamos un proyecto de sociedad anónima o similar a la Auditoría Interna de la Nación a los efectos de que nos aprueben. Yo sabía que no se iba a aprobar así. La Auditoría no tiene elementos como para crear un tipo social si no está tipificado previamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queda bien claro cómo es el asunto, que puede ser sencillo y complicado a la vez. Esto requiere una solución legal pero no conocemos más casos como el de ustedes. ¿Ustedes en qué

quieren transformarse? Lo pregunto para tener una idea de hacia qué tipo de sociedad quieren encaminarse.

SEÑOR ALMEDA.- Dada la circunstancia, pensamos que la forma que más se aproximaba a la situación de la cooperativa era la de una sociedad anónima especial, con acciones nominativas, no con patrimonio de reparto en su momento.

SEÑOR MIGUES.- Tal vez puedan sugerirnos un proyecto que contemple lo que necesitan.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión Especial para el Estudio del Cooperativismo fue la que trató esta ley. La Secretaría me acota que en este tema, precisamente, se está a la espera de la reglamentación. Seguramente vamos a resolver enviar la versión taquigráfica de esta sesión a la Comisión Especial, que se vuelve a reunir el mes próximo, pero les sugiero que soliciten una entrevista para plantear lo mismo que nos dijeron acá. Mientras tanto, nosotros internamente vamos a ir haciendo contactos con los compañeros integrantes de la Comisión para ver si encontramos la manera de que puedan salir del atolladero en que se encuentran.

¿Cuáles son los artículos de la ley que tienen que ver con este problema?

SEÑOR ALMEDA.- Quiero decir que el proyecto de reglamentación del Poder Ejecutivo me plantea más dudas.

El artículo dice: "Las cooperativas no podrán transformarse en entidades de otra naturaleza jurídica, salvo que acrediten, ante la Auditoría Interna de la Nación, los siguientes requisitos: a) resolución de la Asamblea General Extraordinaria aprobada, como mínimo, por las 3/4 (tres cuartas) partes del total de socios de la cooperativa;- b) informe favorable del Instituto Nacional de Cooperativismo, sobre la necesidad de la transformación;" acá no se aclara nada, porque se dice que el Instituto dirá que es necesario que se transforme o que no es necesario, pero no aclara en qué "c) otros informes que determine la Auditoría.- La auditoría aprobará la solicitud de transformación cuando considere, técnicamente, que constituye la única alternativa viable para mantener la continuidad de la unidad productiva y los puestos de trabajo". Esta parte tampoco aclara en qué tipo de sociedad puede transformarse.

SEÑOR MÍGUES.- Solo quería decir que si consiguen la audiencia con la Comisión correspondiente, sería bueno que la cooperativa traiga un planteo escrito con sus aspiraciones. Digo esto porque quizás la otra Comisión también les pregunte en qué quieren transformarse.

SEÑOR ALMEDA.- Yo diría que no tenemos ninguna pretensión; o que se termine la diferencia entre cooperativistas y empleados así se terminaría el tema o que se explique en qué tipo de sociedad se puede transformar la cooperativa cuando no cumple con los requisitos que establece la ley. Nosotros entendimos que podía ser una sociedad anónima, dada la forma que la cooperativa tiene en este momento, pero no con la intención de quedarnos con el patrimonio y repartirlo. En realidad, lo que queremos es que a nivel parlamentario se cree, a través de la ley, una sociedad especial para estos casos, nada más. No queremos que el patrimonio sea de reparto, sino que se destine, por ejemplo, a la DINACOOP.

SEÑOR PRESIDENTE.- El planteo está muy claro.

Entonces, la Secretaría va a tomar nota para citarlos a una reunión de la Comisión Especial de Cooperativismo. Asimismo, vamos a enviar la versión taquigráfica de esta sesión a esa Comisión para que los Diputados que la integran estén al tanto de este tema, más allá de las conversaciones que cada uno de nosotros pueda tener con los compañeros. De esta manera, se podrá buscar una solución para arreglar este entuerto, ya que quizás en el futuro este problema se dé con alguna otra cooperativa.

SEÑOR ALMEDA.- Creo que nunca se pensó que podía surgir un problema de esta naturaleza.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, si ustedes están de acuerdo, seguiremos ese camino, y la Secretaria les informará cuándo pueden ser recibidos por la otra Comisión. Por supuesto, si tenemos alguna novedad, nos comunicaremos con ustedes.

SEÑOR ALMEDA.- Solo quiero aclarar, para que lo tengan presente, que la Auditoría Interna de la Nación nos autorizó a transformarnos, no sé en qué, y que tenemos una prohibición o un informe desfavorable del INACOOP. Además, tenemos plazo hasta junio de 2012.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Por qué tienen un informe desfavorable del INACOOP?

SEÑOR ALMEDA.- Porque dice que una cooperativa nunca se puede transformar en una sociedad anónima o comercial. Todos sabemos eso y estamos de acuerdo con eso yo también, pero la ley Nº 16.060 dice que una cooperativa se puede transformar en otro tipo social. ¿Dónde dice que no se puede transformar en una sociedad anónima? No lo dice. Eso se fundamenta mucho en la doctrina argentina, pero los que somos abogados o escribanos sabemos que las cooperativas no pueden transformarse en una sociedad de las que menciona la Ley Nº 16.060. También sabemos que existen los tipos de sociedades y que la sociedad debe hacerse de acuerdo al tipo. Por tanto, no podemos hacer una sociedad cualquiera; o es cooperativa o es una de las sociedades establecidas en la Ley Nº 16.060; no tenemos alternativa. Lo único que tenemos es esta ventana que dice que nos podemos transformar, pero no nos explica en qué.

Entonces, pensamos que de esta forma nos podrían dar la posibilidad de hacer una sociedad "sui generis", que no sea de las establecidas en la Ley Nº 16.060 ni una cooperativa, pero con peculiaridades de una y otra.

SEÑOR TECHEIRA.- Quería señalar que tenemos autorización de la Auditoría Interna de la Nación para transformarnos, que somos seis socios y que tenemos cincuenta empleados, y la relación socio empleado tiene que ser del 20%. Por tanto, para cumplir ese requisito, tenemos que tener cuarenta y cinco empleados más.

SEÑOR PRESIDENTE.- Todo ha quedado claro; a veces cuando se legisla no se toma toda la casuística, que es muy grande.

Agradecemos a la delegación y nos mantendremos en contacto.

(Se retira de Sala la delegación de COTTUR)

——Creo que debemos enviar la versión taquigráfica de lo manifestado por la delegación de ANETRA al Ministerio de Transporte y Obras Pública.

SEÑOR PEDREIRA.- Creo que también deberíamos enviarla a AFE, porque se dejaron en tela de juicio algunas cosas relativas a este organismo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, también será enviada a AFE.

Por otra parte, creo que debemos enviar la versión taquigráfica de lo manifestado por la Asociación de Permisarios de Taxímetros de Canelones a la Dirección de Tránsito de la Intendencia de Canelones. Además, creo que debemos citar a esta Dirección a la Comisión para corroborar todo lo que nos dijeron.

SEÑOR MÍGUES.- Quiero aclarar que la Junta Departamental de Canelones tiene una Comisión de Tránsito, que es a dónde estas asociaciones concurren inicialmente. Por lo tanto, allí deben tener alguna información. Por eso creo que podríamos hacer alguna consulta a la Junta Departamental de Canelones, ya que estas cosas están reguladas por Decretos departamentales.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, enviaremos la versión taquigráfica a la Dirección de Tránsito de la Intendencia de Canelones y a la Junta Departamental de Canelones.

Quizás también debamos citar al Director de Tránsito de la Intendencia de Canelones para que nos explique el tema a fin de tomar alguna otra resolución.

Además, hay que enviar la versión taquigráfica de lo expresado por la delegación de COTTUR a la Comisión Especial de Cooperativismo, más allá de que debemos hacer algunos contactos para que esta cooperativa sea recibida por esa Comisión.

Por último, quiero recordarles que el jueves que viene, a la hora 9, se llevará a cabo el Foro sobre Aviación Civil.

Se levanta la reunión.